



## INFORME PROVISIONAL

Expediente: EX-2022-18137028- -APN-DNISAE#JST

Suceso: Incidente

Título: Falla o malfuncionamiento de sistema o componente (no grupo motor).  
Embraer ERJ190, matrícula LV-GIQ, Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini,  
Ezeiza, provincia de Buenos Aires

Fecha y hora del suceso: 24 de febrero de 2022 a las 12:38 horas (UTC)

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Aeronáuticos



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

(54+11) 4382-8890/91

info@jst.gob.ar

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato: Aviación. Incidente. LV-GIQ. Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, Ezeiza, provincia de Buenos Aires. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2023.

El presente informe se encuentra disponible en [www.argentina.gob.ar/jst](http://www.argentina.gob.ar/jst)



## ÍNDICE

<b>SOBRE LA JST .....</b>	<b>4</b>
<b>SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>5</b>
<b>SOBRE EL INFORME PROVISIONAL .....</b>	<b>7</b>



## SOBRE LA JST

La misión de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es mejorar la seguridad a través de la investigación de accidentes e incidentes y la emisión de recomendaciones y/o de acciones eficaces. Mediante la investigación sistémica de los factores desencadenantes, se evita la ocurrencia de accidentes e incidentes de transporte en el futuro.

De conformidad con la [Ley N.º 27.514](#) de seguridad en el transporte, la investigación de todo suceso tiene un carácter estrictamente técnico y las conclusiones no deben generar presunción de culpa ni responsabilidad administrativa, civil o penal.

Según el artículo 26 de la [Ley N.º 27.514](#), la JST puede realizar estudios específicos, investigaciones y reportes especiales acerca de la seguridad en el transporte.

Esta investigación es efectuada con el único objetivo de prevenir accidentes e incidentes, según lo estipula la ley de creación de la JST.



## SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN

La JST ha adoptado el modelo sistémico para el análisis de los accidentes e incidentes de transporte modales, multimodales y de infraestructura conexas.

El modelo ha sido ampliamente adoptado, como así también validado y difundido por organismos líderes en la investigación de accidentes e incidentes a nivel internacional.

Las premisas centrales del modelo sistémico de investigación de accidentes son las siguientes:

- Las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento constituyen los factores desencadenantes e inmediatos del evento. Estos constituyen el punto de partida de la investigación y son analizados con referencia a las defensas del sistema de transporte junto a otros factores, que en muchos casos se encuentran alejados en tiempo y espacio del momento preciso de desencadenamiento del evento.
- Las defensas del sistema de transporte procuran detectar, contener y ayudar a recuperar las consecuencias de las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento. Las defensas se agrupan bajo tres entidades genéricas: tecnología, normativa (incluyendo procedimientos) y entrenamiento.
- Los factores que permiten comprender el desempeño del personal operativo de primera línea o la ocurrencia de fallas técnicas, así como explicar las fallas en las defensas, están generalmente alejados en el tiempo y el espacio del momento de desencadenamiento del evento. Son denominados factores sistémicos, y están vinculados estrechamente a elementos tales como, por ejemplo, el contexto de la operación, las normas y procedimientos, la capacitación del personal, la gestión de la seguridad operacional por parte de la organización a la que reporta el personal operativo y la infraestructura.

En consecuencia, la investigación basada en el modelo sistémico tiene el objetivo de identificar los factores relacionados con el accidente, así como otros factores de riesgo de seguridad operacional que, aunque no guarden una relación de causalidad con el suceso investigado, tienen potencial desencadenante bajo otras circunstancias operativas. De esta manera, la investigación sistémica buscará mitigar riesgos y prevenir accidentes e incidentes



a partir de Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO) que promuevan acciones viables, prácticas y efectivas



## SOBRE EL INFORME PROVISIONAL

La JST divulgará el Informe de Seguridad Operacional (ISO) en el plazo más corto posible, preferentemente dentro de los 12 meses de ocurrido el suceso. No obstante, el grado de complejidad de la investigación del suceso puede implicar que el ISO demande más tiempo y que no resulte posible divulgarlo dentro este período. En estos casos, la JST difunde un Informe Provisional en cada aniversario del suceso, conforme lo establecido por el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago/44) ratificado por Ley N.º 13.891.

El Informe Provisional brinda información actualizada respecto del suceso, agregando información pertinente a la ya comunicada en la notificación inicial y en el Informe Preliminar. Además, resume el estado de la investigación, sus avances y pormenores, las deficiencias de seguridad operacional detectadas y, cuando corresponda, las RSO anticipadas.

El presente Informe Provisional es confeccionado mediante la plataforma de la *European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems* (ECCAIRS), un sistema desarrollado por la Unión Europea para asistir a las diferentes autoridades responsables del transporte y de la investigación de accidentes e incidentes en la mejora de la seguridad operacional. El ECCAIRS permite, de manera estandarizada, recolectar, analizar y compartir información acerca de los sucesos en un formato compatible con el Sistema de Notificación de Accidentes/Incidentes de Aviación (ADREP).



Informe Provisional

# Informe Provisional

## Datos del Suceso

<b>Número de expediente</b>	18137028/22	
	<i>SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]</i>	
<b>Categoría del suceso</b>		
<b>Día/hora UTC</b>	24/2/2022	12:38
<b>Estado/lugar del suceso</b>	South America Argentina	
<b>Nombre del lugar</b>	SAEZ	
<b>Latitud</b>	34:49:02 South	
<b>Longitud</b>	58:32:19 West	

## Reseña del Vuelo

*En un vuelo de aviación comercial regular, despegando de Aeroparque Jorge Newbery con destino a Rio Gallegos, se produce una despresurización de cabina a FL 280, la tripulación realizó un descenso en emergencia hasta la altitud de seguridad, regresando al aeropuerto de Ezeiza donde aterrizaron en condiciones overweight.*

## Información del Vuelo

<b>Lugar de salida</b>	Argentina SABE (AEP) : Buenos Aires/Aeroparque, Jorge Newbery, Cf
<b>Lugar de destino</b>	Argentina SAWG (RGL) : Rio Gallegos, Sc
<b>Duración del vuelo</b>	1 Hour(s)
<b>Indicativo</b>	AR 1802
<b>Fase del vuelo</b>	En route





### Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie	0	0	0	0	0	0
Total en aeronave	0	0	0	105	0	105
Total	0	0	0	105	0	105

### Información de la Aeronave

Matrícula	<i>LV-GIQ</i>
Fabricante/modelo	<i>EMBRAER ERJ190 100 100IGW</i>
Año de fabricación	
Número de serie	<i>19000716</i>
PMD	<i>51800 kg</i>
Grupo masa	<i>27 001 to 272 000 kg</i>
Ciclos totales	
Horas totales	

### Información del Motor

Posición	<i>1</i>
Fabricante/modelo	<i>GENERAL ELECTRIC USA CF34-10 Series</i>
Número de serie	<i>424758</i>
Horas totales	
Ciclos totales	
Horas DURG	
Ciclos DURG	
Horas DUI	



### Información del Motor

Posición	2
Fabricante/modelo	GENERAL ELECTRIC USA CF34-10 Series
Número de serie	424760
Horas totales	
Ciclos totales	
Horas DURG	
Ciclos DURG	
Horas DUI	

### Información sobre el Personal

Edad	49 Year(s)
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Airline transport pilot
<b>Horas de vuelo - General</b>	
<b>Horas de vuelo - En el tipo</b>	
Totales	Totales
Últimos 90 días	Últimos 90 días
Últimas 24 horas	Últimas 24 horas

### Información sobre el Personal

Edad	
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Airline transport pilot
<b>Horas de vuelo - General</b>	
<b>Horas de vuelo - En el tipo</b>	
Totales	Totales
Últimos 90 días	Últimos 90 días
Últimas 24 horas	Últimas 24 horas



### Información Meteorológica

Condiciones MET *IMC*

Visibilidad

Descripción del viento

Dirección del viento

Intensidad del viento

### Estado de la Investigación

**Estado de la  
investigación**

*La investigación se encuentra en la etapa de redacción del pre piso, se ha podido determinar y comprobar que la falla del sistema neumático del motor #1 tuvo origen en la falla por desgaste excesivo de la válvula bleed de alta presión.*

*A partir de la falla en el sistema del motor #1, a los pocos segundos falló la Fan Air Valve del motor #2.*

*Con falla del sistema neumático de los dos motores, dejó de entregarse aire para presurizar la cabina y como consecuencia empezó a elevarse la altitud de cabina.*

*Durante el descenso de EGA, se enciende Cabin Altitud Hi y luego se estabiliza a la aeronave a 10.000 pies sin necesidad de usar oxígeno de emergencia.*

*La investigación observa la confiabilidad del sistema neumático del modelo EMB190 y en particular la de la Bleed Valve P/N 1001246-3 (reemplazada en el motor #1) que tiene el índice de remociones no programadas más alto del modelo de aeronave.*

*Los hallazgos de investigación serán presentados al operador de la aeronave y al Representante Acreditado del estado de diseño y fabricación de la aeronave.*

*Se ha solicitado además la colaboración a través de la designación de un representante acreditado del estado de fabricación de los componentes del sistema neumático.*

**Acciones correctivas /  
Recomendaciones de  
Seguridad Operacional**